Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, luty 1930 | ZESZYT 2 (58)

W KONSOLIDACJI MAS ŚWIT LEPSZEJ DOLI

Jeden z kolejowych organów zawodowych scharakteryzował nader trafnie stan akcji pracowników państwowych o poprawę bytu w czasie ostatniego przesilenia rządowego, nazywając go „fikcją". Ale grubo myliłby się, ktoby sądził, iż w parę tygodni po odbyciu się Ogólnego Kongresu prac. państw. i powołaniu nowego Rządu, jakieś widoczniejsze kontury zarysowują się w kierunku na realizację istotniejszych postulatów pracowniczych, rozumie się: przedewszystkiem materjalnych. Fikcja, jak była przedtem, zostanie nią narazie nadal, i to niewątpliwie nietylko w odniesieniu do żądań ekonomicznej natury, lecz zarówno na punkcie zagadnień równie pierwszorzędnej wagi, jako to: usunięcia w drodze ustawodawczej rażących pokrzywdzeń w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8-go lipca 1929 r. o stosunkach służbowych i t. p.

Ściśle mówiąc, zagadnienie ulżenia żebraczej doli funkcjonarjuszy państwowych w odrodzonej Polsce nie leżało ani raz do tej pory na należytym poziomie wniknięcia wszelkich wogóle miarodajnych czynników w tym względzie w istotę rzeczy, w sedno sprawy. Ani żaden z Sejmów, ni którykolwiek z Rządów nie rozczulał się w zupełności nad nami. Wszystko, co dotąd w danej mierze działano i faktycznie zrobiono, było zaledwie wynikiem może politycznego naporu, odbywało się pod pewnym w każdym razie obuchem, nieodpartym przymusem, nigdy jednakże nie płynęło z głęboko zrozumianej troski o całokształt interesu Państwa, z którym wszakże tak bardzo silnie wiąże się kwestja poprawy bytu rzesz pracowniczych. Należy stwierdzić to z całą stanowczością — i musielibyśmy być nieszczerymi, gdybyśmy używając subtelnych określeń, chcieli ową bezprzykładną martyrologię pracownika państwowego i kolejarza w Polsce nazywać „fikcją". Kto inny wypowie o tem właściwy sąd, t. j. historja, ta zaś nie będzie bawić się w konwenanse form określeniowych w myśl starej i sprawiedliwej zasady rzymskiej: „suum cuique".

Pod sam koniec niedawno dogasającego Rządu Świtalskiego obserwowaliśmy dziwne zjawisko na... ziemi. Rząd Świtalskiego w osobach samego premjera i ministra Skarbu Matuszewskiego, ów Rząd, co to dla kolejarzy nie znalazł nic więcej prócz osławionych §§. rozporządzenia o stosunkach służbowych, a w preliminarzu budżetowym na rok 1930—31 ani grosza na poprawę bytu mas pracowniczych, nagle zmiękł i... „obiecał" wypłacić funkcjonarjuszom państw. część zaległego dodatku mieszkaniowego za rok 1928. Cóż, kiedy Rząd ten bez żalu za nim odmaszerował wraz z poczynionemi przyrzeczeniami i mamy znowu do czynienia z nowym Rządem, p. Bartla.

Od Rządu p. Kazimierza Bartla wolno się nam spodziewać również sporo obietnic, chociażby dlatego, że sam Pan Premjer nazwał się ostatnio w swem ekspose w Sejmie tylko „odnowionym premjerem" — wiadomo natomiast, iż jako kiedysiejszy szef gabinetu naprzyrzekał pracownikom państwowym mniej lub więcej oficjalnie tyle dobrodziejstw, że gdyby 50 proc. z tego stało się ciałem, najpewniej dawno przestanoby mówić o otwartej kwestji pracowniczej w Polsce. Zresztą „odnowiony" p. Premjer, jak i Jego min. Skarbu

coś już ponoś przyrzekli rzucić łaskawie z pańskiego stołu żebrakom państwowym, prawdopodobnie 1/3 część zaległego dodatku mieszk., i to do końca marca b. r. — czy jednak można dziś komukolwiek z interesowanych biedaków wytykać brak lojalności względem najwyższych nawet dostojników Rządu, jeśli ten ktoś z rozpaczliwym bólem w sercu pomyślałby sobie najniewinniej: „Ty mów, a ja zdrów“!?... Od szeregu wszakże lat karmi się nas jedynie... obiecankami na odtłuszczenie, stąd trudno dziwić się wykształconemu przez kogoś innego w rzeszach pracowniczych brakowi ufności choćby i do najbardziej oficjalnych oświadczeń. Przyrzeczeniami można — co prawda — wygodnie odsuwać realizację ważkich kwestyj do jakiegoś terminu, gdy jednak dzieje się to bez końca, traci się konieczny kredyt zaufania i demoralizuje się masy do gruntu.

Wobec faktu, iż „nihil novi sub sole“, raczył także uśmiechnąć się w ostatnim czasie do pracowników państwowych i... Sejm. Prawdę rzekłszy, to ów objaw serdeczności i czułej miny nie spotyka masy pracownicze po raz pierwszy z tej strony — tak, że mimo nawet znanego listu Marszałka Sejmu do Kongresu prac. państw. w Warszawie, nie należy liczyć na zbyt pochopną gotowość Reprezentacji parlamentarnej do poparcia w szerszym zakresie postulatów pracowników państwowych, szczególnie zaś ich żądań ekonomicznych. Dzisiaj bowiem mówi się tyle o „ramach równowagi budżetowej i zasobach Skarbu Państwa“, iż jakkolwiek z jednej strony każdemu z nas dobro Państwa musi przedewszystkiem leżeć na sercu, to z drugiej będzie się niewątpliwie tym patrjotycznym nakazem szermować przeciw rzeszom pracowniczym, zarzucać przeciwnikom uprawianie partyjnej polityki, jak to przecież nieraz działo się dotychczas w Polsce. Stąd kwestja pracownicza, właśnie z powodu stałego braku spokojnej atmosfery politycznej do jej należnej oceny, ujęcia i przeprowadzenia, nie może doczekać się u nas pożądanego sfinalizowania. Faktem zaś jest, iż tego rodzaju rozdźwięk w samym Sejmie nie bez ujemnego wpływu pozostaje na ustosunkowanie się Rządu do danego przedmiotu.

Należy jeszcze dorzucić parę słów o stanowisku prasy w stosunku do postulatów pracowników państwowych. Ta — jak zwykle — podzieli się na dwa obozy, dopomagając walnie do dezorjentacji opinji publicznej w pierwszorzędnej kwestji pracowniczej w kraju.

Jedno wypada nakoniec podnieść z pełnem uznaniem i radością, a mianowicie niebywałą ostatnio konsolidację mas pracowniczych w Polsce w walce o lepsze jutro. Skupiło je wspólne odczucie nędzy i głodu, a równocześnie głębokie zrozumienie interesu Państwa i społeczeństwa, poczucie godności osobistej i obywatelskiej, gdyż masom tym, za ciężką i pełną poświęcenia pracę w własnej Ojczyźnie należy się ludzki byt i pełne prawa obywatelskie.

W tej oto karnej łączności tkwi nietylko ogromna siła moralna, lecz zarówno najtęższa rękojmia, że mimo wszystko przyjdą nareszcie i dla pracowników państwowych lepsze czasy.

Moka.

RÓŻNE MIARKI

„Biuletyn Urzędniczy“ w Nr. 11—12 za listopad-grudzień r. 1929 przynosi w dziale „Z życia stowarzyszeń Związkowych“ sprawozdanie z dorocznego Walnego Zebrania Związku Prawników P. K. P. w dniu 7 grudnia 1929 r. w Warszawie.

W sprawozdaniu powiedziano — między innemi — iż „ministerjalny“ Zarząd Gł. Związku Prawników P. K. P. (Zarz. Gł. składa się głównie z urzędników Min. Kom.)

„wniósł wiele memorjałów do P. Min. Kom. i **wiele** z wniesionych memorjałów **odniosło pożądany skutek“**. (Łatwo zrozumiałe — przyp. Red.).

Na innem znowu miejscu sprawozdania czytamy również dosłownie:

„Prócz memorjałów Zarząd Główny wniósł wiele pism, lub też osobiście interwenjował **w drobniejszych** sprawach poszczególnych Kół **z wynikiem nagół pomyślnym“**. (Całkiem zrozumiałe — przyp. Red.).

Krótko — węzłowato znaczy to, że jeśli chodzi o zagadnienia poważne, będące przedmiotem memorjałów, to **wiele z nich udało się załatwić korzystnie** ministerjalnemu Związkowi Prawników kolej. w Ministerstwie komunikacji — co się zaś tyczy spraw mniejszej wagi, traktowanych pisemnie czy ustnie, **te rzeczy rozwiązano wogóle dodatnio.** To jest fakt!

A zatem należy Związkowi Prawników Kolejowych szczerze pogratulować naprawdę nielada sukcesów w Min. kom.! Wszak czytaliśmy częstokroć w zawodowej prasie wielkich Związków kolejowych (Z. K. P. — Z. Z. K. — i t. d.) o niebywałem wprost lekceważeniu sobie memorjałów tych organizacyj przez pp. referentów Min. kom., na które to memorjały długie miesiące się nie odpowiada, lub daje się odpowiedź od niechcenia, i to zazwyczaj odmowną. A jedynie Związek Prawników kolejowych cieszy się w M. K. takiem kolosalnem wzięciem!?... Każde przecież, nawet najmniejsze pisemko tego minjaturowego zrzeszenia, gładko załatwia się w Min. kom. ku ogólnemu zadowoleniu interesowanych!...

Szczęść Boże tak dalej na tej drodze, bo nigdy niczego nikomu nie zazdrościmy, ale dlaczego

Związek Umysłowych Pracowników kolej. ze średniem wykształceniem (Z. U. P.) nie posiada bodaj 10 proc. tego ciepła i powodzenia w Ministerstwie Komunikacji, co Związek Prawników kolejowych? Czemu pozwala się w M. K. pożółknąć naszym memorjałom, zanim rozstrzygnie się je nareszcie, i to z **roku na rok negatywnie odnośnie wszystkich postulatów?** Czy brak nam potrzebnych może dla „góry"... „pięknych oczu", albo wysuwane przez Z. U. P. żądania nie są słuszne lub przesadzone? Nic podobnego! Największa wszakże część postulatów Związku Z. U. P. **nie wymaga bynajmniej żadnych wydatków ze Skarbu Państwa, a tylko odrobinę dobrej woli ze strony Władzy w myśl zasad sprawiedliwości.**

Tam, w Min. komunikacji, rozpatrują nasze sprawy, zarówno jak żądania ministerjalnego Związku Prawników **...prawnicy kolejowi.** Najistotniejszą cechą pojęcia „prawa", to poczucie słuszności i sprawiedliwości. Chcemy przeto wierzyć, iż — mimo wszystko — nie będzie się w nieskończoność odrzucać w Min. kom. najbardziej uzasadnionych a tak przecież minimalnych postulatów Związku Z. U. P. Stanowimy trzon inteligencji kolejowej, jesteśmy skupieni w bardzo poważnym Związku zawodowym, mamy za sobą chlubną przeszłość w zawodzie i pracujemy od świtu do nocy w kolejnictwie Odrodzonej Polski nie po to, by nas... ignorować.

Verax.

JAKIE SPOŁECZEŃSTWO TAKA PRASA

Codzienna prasa, osobliwie t. zw. brukowa, zajmuje się od pewnego czasu ubolewania godnemi wypadkami, jakie miały miejsce na terenie Dyrekcji O. K. P. we Lwowie, a które są jeszcze ciągle przedmiotem badań sądowo-policyjnych. Przed ostatecznem ukończeniem też owych prac wywiadowczych ani nawet policja ani sąd nie mogą nic konkretnego twierdzić o rozmiarach całej historji, co jest całkiem naturalne i zrozumiałe.

Ale do czego służą wszelakie brukowce? Oto mają za codzienne zadanie węszyć gdzieś kątami za lada pluskwą, by czemprędzej wydać ją w przedpotopowego mamuta i w odpowiednio soczystym sosie podać mało krytycznemu czytelnikowi na półmisku drukowanego słowa.

To samo było i z wypadkami lwowskiemi, o czem na wstępie mowa. Wędrujący po rozmaitych spelunkach reporter, posłyszał w sądzie jedno nazwisko, na policji drugie, do tego coś nieco wydusił od czynników sądowo-policyjnych i nuże kropić sążnisty artykuł, i to jeden za drugim o... „panamie", „niebywałym skandalu" i t. p. A na domiar powtarza się aż do znudzenia i wlecze jak tasiemiec w swych rewelacjach, byle interes szedł, w imię obowiązku... „obywatelskiego".

Przedewszystkiem więc owe głosy brukowej prasy przejaskrawiają najczęściej istotny stan rzeczy w sposób nieraz potworny gwoli tem silniejszego zainteresowania czytelnika pikantnością przedstawionego tematu.

Ponadto brukowa prasa znając dobrze psychologję szczególnie bezkrytycznych sfer czytelniczych, zdaje sobie sprawę, że o ile jakiś świeży skandalik owinie się około wyższych osób, to czytelnik taki dostaje tem lepszego posmaku w „lekturze". Stąd właśnie pochodzi, iż np. z Schöntahlera, aresztowanego pod zarzutem łapownictwa, robi się na gwałt dygnitarza, kierownika dworca towarowego we Lwowie, podczas gdy dotyczący, osobnik o minimalnych studjach, był zaledwie dziesiątem kołem u wozu na tym dworcu. Analogicznie pisano o niejakim Niemczynowskim, „urzędniku" (!), zapowiadając ciągle nowe... „jeszcze bardziej senzacyjne aresztowania", których jednakże dotychczas nie było, jeśli wogóle wymienione dwa pierwsze mogą stanowić istotną... „senzację". Za łapownictwo Sądy normalnie aresztują i karżą — i cóż w tem za senzacja!...

Co wszakże dzieje się dalej? A no, władza — słusznie czy niesłusznie — (w to narazie nie będziemy wchodzić) przenosi nagle w tym czasie dwu wyższych urzędników z ich dotąd zajmowanych stanowisk na inne, równie odpowiedzialne i wymagające dużego zaufania. Lecz cóż to zaraz za bajeczny żer dla brukowej prasy? Pisze się na wyścigi: „W związku z aferą łapowniczą przeniesiono i t. d.". Człowiek rozumny i krytyczny pomyśli, że władza spowodowała dane pociągnięcia personalne może akurat w interesie najlepszej opinji obu odnośnych poważnych urzędników — ale czytelnik brukowca nie posiada się z uciechy, iż... „biorą się i do panów". Bo takie myśli brukowiec podsuwa mu z całą świadomością celu, dlaczego tak robi, a mianowicie po to, by wszystkich i wszystko naokół szkalować, poniewierać, gdyż natura ludzka, w dużym niestety procencie zdemoralizowana, lubi się pławić w podobnych wiadomościach, odczuwa pewnego rodzaju błogość w tego rodzaju kąpieli — a brukowiec tem oddycha, żyje, stąd ciągnie zyski.

Jesteśmy zbyt dalecy od jakiejkolwiek chęci tuszowania czynów występnych. Zasłużona kara winna zawsze spotkać każdego, kto wchodzi w kolizje z kodeksem karnym i honorem uczciwego człowieka, ale z pełną pogardą odnosimy się do wszelakich brukowców, które rzekomo z obowiązku obywatelskiego i dziennikarskiego drukują niesumiennie najbardziej nieścisłe „bujdy" w formie, przynoszącej tylko ujmę szerokim sferom nieskalanych pracowników państwowych, nie mogących przecież odpowiadać nawet za ewentualnie występne jednostki ze swego grona.

Este.

*Komisja gospodarcza prosi wszystkich Kolegów, **przesyłających jakiekolwiek kwoty dla Z. U. P.**, o podawanie na odcinkach przekazów pieniężnych względnie czeków P. K. O. celu, na który kwoty te są przeznaczone. Zwraca przytem uwagę, że dopiski na czekach P. K. O., dotyczące dysponowania przesyłanemi kwotami, **nie podlegają żadnej opłacie.***

Zwraca się uwagę, że Zarząd Główny Z. U. P. we Lwowie zmienił dotychczasowy lokal przy ul. Szumlańskich 17, przeniósłszy się na

ul. KĘTRZYŃSKIEGO L. 32,

gmach Sokoła II — I piętro — Telefon 49-89.

Pod powyższym też adresem należy obecnie skierowywać pisma do Zarządu Gł. Z. U. P., oraz do Redakcji „CZASOPISMA".

Również na ten sam adres należy przesyłać korespondencje do Zarządu Okr. Lwów i do Zarządu Koła miejsc. Lwów, gdyż oba te Zarządy mieszczą się w lokalnościach Zarządu Gł. Z. U. P.

NOWA TARYFA TOWAROWA

(Ciąg dalszy.)

Nowością, jaką nowa taryfa wprowadza przy przewozie zwierząt żywych, jest możliwość doładowania w drodze. Kolej może się na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym, zgodzić na doładunek zwierząt na stacji pośredniej, o ile czas postoju pociągu i warunki techniczne stacji na to pozwalają.

O ile przez doładunek w drodze nie zajmuje się nowej podłogi wagonu, przewoźne obliczone przez stację nadawczą za jedną podłogę nie ulega zmianie, o ile jednak przez doładunek w drodze zajmuje się drugą podłogę wagonu, na stacji nadawczej niezaładowaną, przewoźne oblicza się już w stacji nadawczej według rubryki klasy 21. przewidzianej dla dwóch lub więcej podłóg za całą drogę przewozu, t. j. od stacji nadania do stacji przeznaczenia przesyłki.

Postanowienia o przewozie ryb żywych i zarybku w naczyniach z wodą i w wagonach specjalnych są analogiczne do dotychczasowych. Nowa taryfa zawiera ponadto postanowienia o przewozie ryb żywych i zarybku w oponach nieprzemakalnych (brezentach).

Przystosowanie wagonu do takiego przewozu i przywrócenie go do pierwotnego stanu, napełnianie opon wodą, dostarczaną przez kolej bezpłatnie, i wylewanie jej jest rzeczą nadawcy, wzgl. odbiorcy.

Przewoźne oblicza się: za wagę brutto opon, wody i ryb obniżoną o 25 proc., najmniej jednak za 5.000 kg. od wagonu.

Dotychczasowa taryfa przewidywała ulgi dla przewozu pszczół w ulach w poz. 26. nomenklatury i klasyfikacji towarowej, a dla zwierząt zarodowych, nasion siewnych i sadzeniaków ziemniaczanych w taryfach wyjątkowych. W nowej taryfie mieszczą się te ulgi już w postanowieniach taryfowych, szczególnych.

Przewoźne za zwierzęta zarodowe, przewożone za świadectwami instytucji taksatywnie w taryfie wymienionych, obniża się o 50 proc., a przy przewozie nasion siewnych i sadzeniaków ziemniaczanych za zaświadczeniami kwalifikacyjnemi instytucji, wymienionych w taryfie, przyjmuje się za podstawę do obliczania przewoźnego połowę wagi rzeczywistej lub wymaganej, przyczem stosuje się rubrykę odnośnej klasy odpowiadającą pełnej wadze przesyłki.

Dotychczasowa taryfa przewidywała tak dla zwierząt zarodowych jak i nasion siewnych i sadzeniaków ziemniaczanych 20-proc. opust przewoźnego.

Niezmienione przepisy o przewozie stałym mleka i pieczywa ujęto razem w jednym rozdziale, jako że te przewozy odbywają się na tych samych zasadach.

Przepisy o przewozie piwa w wagonach specjalnych z prawem częściowego odładunku zostały te same. Wyjątek przy tych przewozach zachodzi tylko co do obliczania opłaty za próżny przebieg wagonu i potrącenia tej opłaty od przewoźnego za pełny przebieg, o czem w dalszym ciągu będzie mowa.

Zasadnicze zmiany zaszły w nowej taryfie co do obliczania przewoźnego za środki transportowe:

Taryfa dzieli je na: 1. pojazdy komunikacji drogowej, 2. tabor kolejowy na własnych kołach, 3. środki komunikacji wodnej i 4. środki komunikacji powietrznej.

Przewoźne za wozy meblowe w stanie próżnym oblicza się wedle klasy 12. rubr. a) za rzeczywistą wagę wagonu najmniej za 3.000 kilogr. a w stanie ładownym za łączną wagę wozu i załadowanego w nim towaru, najmniej za 5.000 kg. według klasy przewidzianej dla załadowanego w nim towaru, jednak najmniej według stawek klasy 12.

Dla przedmiotów gospodarstwa domowego używanych, wysyłanych przy przesiedleniach jako przesyłki zbiorowe, przewidziana jest w klasyfikacji towarowej klasa 14. Wobec powyższego postanowienia ustanowienie klasy 14. (tańszej) dla przesyłek przesiedleniowych wysyłanych w wozach meblowych staje się iluzoryzmem. Z klasy 14. będą tylko korzystały przedmioty przesiedleniowe przewożone w wagonach kolejowych.

Inne pojazdy komunikacji drogowej jak: wozy, omnibusy, furgony, powozy, sanie, dzielą się na dwie kategorje: na pojazdy bez własnego popędu i na pojazdy z własnym popędem, a przy pierwszych rozróżnia się: czy nie mogły być za-

ładowane do wagonu krytego, czy zostały załadowane do wagonu krytego.

Przewoźne za pojazdy w stanie próżnym bez własnego popędu, które nie mogą być załadowane do wagonu krytego, oblicza się za rzeczywistą ich wagę, **najmniej** za 3.000 kg. od przesyłki drobnicowej, a za pojazdy w stanie próżnym bez własnego popędu, załadowane do wagonu krytego, za ich rzeczywistą wagę podwyższoną o 50 procent, **najwyżej jednak** za 3.000 kg. od przesyłki drobnicowej, w jednym i drugim wypadku według klasy III. drobnicowej. Dla przesyłek zwyczajnych i kl. P. 1. dla przes. posp.

Różnica ta w obliczaniu przewoźnego pochodzi stąd, że do wagonu krytego, do którego załadowano pojazd, można doładować inne przesyłki, natomiast do wagonu otwartego, załadowanego pojazdem, w regule nie można przesyłek doładowywać.

Dla tych pojazdów w przesyłkach wagonowych zwyczajnych przewidziana jest klasa 5.

Przewoźne za pojazdy z własnym popędem w stanie próżnym oblicza się za wagę rzeczywistą, najmniej za 3.000 kg. od przesyłki drobnej według stawek klasy II., a w przesyłkach wagonowych według stawek klasy 2.

Przewoźne za wszelkiego rodzaju pojazdy w stanie ładownym oblicza się: albo za łączną wagę pojazdu i załadowanego w nim towaru, według klasy przewidzianej dla tego towaru, albo osobno za pojazd i za załadowany w nim towar, o ile osobno podano ich wagę. W pierwszym wypadku pobiera się najmniej przewoźne przypadające za przewóz pojazdu w stanie próżnym, w drugim wypadku stosuje się ten sposób obliczenia przewoźnego, który daje opłatę niższą, t. j. albo osobno za wagę pojazdu i wagę towaru, albo za pojazd w stanie próżnym.

Taryfa wymienia z jednej strony: pojazdy, za które oblicza się przewoźne według zasad powyżej podanych, z drugiej: pojazdy nie podpadające pod powyższe postanowienia, a za które przewoźne oblicza się według zasad ogólnych.

Przewoźne za tabor kolejowy toczący się na własnych kołach oblicza się za dwie trzecie części wagi rzeczywistej, najmniej za 5.000 kg. Zredukowanie wagi do dwóch trzecich jest ekwiwalentem za to, że kolej do tego przewozu nie dostarcza wagonów.

Przy obliczaniu przewoźnego za środki komunikacji wodnej przyjmuje się przy przesyłkach drobnicowych wagę rzeczywistą, najmniej 3.000 kg. bez względu na to, czy przesyłkę załadowano do wagonu krytego, czy otwartego, a przy środkach komunikacji powietrznej przyjmuje się przy przesyłkach drobnicowych minimalną wagę 3.000 kilogr. tylko w razie załadowania do wagonu otwartego.

Mgr. **Izaak Melzer**,
st. kontr. wydz. dla spraw tar.

„Akademja kolejowa" pracuje dalej...

(Nadesłane z Okr. krak.).

„Akademickie" **dwudziestoczterodniowe** kursa dokształcające dla nowozaciężnych kolejarzy straciły rację bytu, bo ustało przyjmowanie nowych pracowników, i dawniej przyjęci ukończyli już „akademickie" studja, a także M. K. wdało się podobno w tę sprawę. Dalsza „fabrykacja" pracowników o ukończonej lub nieukończonej szkole powszechnej z egzaminami do służby średniej miałaby te następstwa, że koleje w Polsce posiadałyby personel jedynie dla służby średniej z wykształceniem elementarnem, mający jednakże pretensje do posad i uposażeń, przewidzianych dla pracowników z ukończoną szkołą średnią.

Ażeby twórcom „Akademji" źródło dochodów nie wyschło, wymyślono obecnie nowe kursa. Tym razem utworzono kursa dokształcające na stanowiska starszych asesorów. Jak wiadomo, — w pierwszych latach istnienia polskiego kolejnictwa wyawansowano do wyższych rang urzędniczych ogromną ilość ludzi bez egzaminów fachowych. Niektórzy z nich są dziś starszymi asesorami, a reszta asesorami lub adjunktami, wobec czego jedną trzecią część etatów, zawarowanych pracownikom z wykształceniem średniem, przyznana Dz. Urz. M. K. Nr. 2 ex1925 pracownikom o niższem wykształceniu szkolnem, nadmiernie przekroczono. — Atoli twórcom kursów to nie dolega. Postanowili więc wszystkich adjunktów i asesorów bez wymaganych kwalifikacyj szkolnych i zawodowych przygotować na starszych asesorów.

W tym celu utworzyli nową „Akademję", dającą po 24 dniach czterogodzinnej nauki te same prawa, co 8 lat nauki w szkole średniej. No i grosiki do kieszeni za kierownictwo i naukę płyną — dyletantyzm kwitnie — apetyty i nadzieje na awansik rosną, a „fabryka malkontentów" rozwija się coraz lepiej i nie obawia się bankructwa!

I. N. R.

Jeżeli Ci się

„CZASOPISMO"

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz

REDAKCJI

ŻYCIE ZWIĄZKU

Z plenarnego posiedzenia Zarządu Gł.

Dnia 12 stycznia 1930 r. odbyło się w pełnym komplecie posiedzenie Zarządu Gł. o godz. 9-ej w sali własnej przy ulicy Kętrzyńskiego 32 we Lwowie.

Obrady trwały, z krótką przerwą na posiłek, od 9-ej do 18-ej, gdyż wymagał tego obfity porządek dzienny.

Posiedzenie zagaił Prezes Zarz. Gł. powitaniem przybyłych, poczem przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia Zarz. Gł. bez dyskusji.

Sprawozdanie z czynności Z. Gł. zawierało omówienie szeregu petycyj, wniesionych przez Zarząd Gł. do M. K. (podajemy je kolegom do wiadomości na innem miejscu), sprawę przystąpienia naszego Związku z dniem 1 stycznia br. do „Bloku komunikacyjnego" i utworzenia Delegatury Z.U.P. w Warszawie.

Blok Komunikacyjny jest zrzeszeniem wszystkich Zawodowych Związków kolejowych, mającem na celu dążenie do poprawy bytu ogółu pracowników kolejowych, obrony spraw ogólnej natury i zastępowania interesów zrzeszonych w nim Związków przez solidarne ich popieranie.

Delegatura w Warszawie powstała z dniem 1 stycznia b. r. celem utrzymania bezpośredniego kontaktu między Ministerstwem a Zarz. Głównym, co przyczyni się do sprawniejszego, niż dotąd, toku spraw związkowych na terenie M. K.

Kol. Prezes wyraził następnie gorące podziękowanie Z. Okręgowemu w Gdańsku za energiczne zajęcie się parcelą w Hallerowie i wszystkim Kolegom tamtejszym za prawdziwie obywatelską ofiarność, przez przyczynienie się kwotą 1.200 zł. do kosztów ogrodzenia parceli siatką drucianą, którą już ustawiono.

Zebrani powitali ów czyn kolegów gdańskich z żywym aplauzem, uchwalając wyrażenie podziękowania Zarz. Okr. w Gdańsku na piśmie.

Z kolei opracowywano punkt po punkcie porządek dzienny, dochodząc wśród ożywionej dyskusji do następujących wyników:

Przystąpienie do Bloku Komunikacyjnego i utworzenie Delegatury w Warszawie przyjęto do zatwierdzającej wiadomości.

Polecono Prezydjum Zarz. Głównego interwenjować w M. K., o ile możności osobiście, oraz wnieść memorjały:

a) w sprawie przyznania praktykantom kolejowym dodatku mieszkaniowego w wymiarze, przysługującym pracownikom etatowym tej grupy uposażenia, wedle której oni pobierają swe płace;

b) w sprawie ogłaszania konkursów na stanowiska kierownicze oraz referentów I i II kl. w Dyrekcjach;

c) niezaliczania urlopów, udzielanych w sprawach Związkowych (podróże inspekcyjne, zjazdy, posiedzenia Zarządów), na poczet urlopów wypoczynkowych względnie urlopów do załatwienia pilnych spraw osobistych czy rodzinnych;

d) poddania rewizji klasyfikacji stacyj przez zmodyfikowanie wykazów pracy stacyjnej, w których nie uwzględnia się dotąd działu handlowego;

e) interwencji w M. K. odnośnie przetrzymywania pracowników wysłużonych na stanowiskach, co uniemożliwia posuwanie się młodszych na stanowiska awansowe.

Okręgom polecono dostarczyć materjału do uregulowania kwestji dodatku klimatycznego, przez nadesłanie Zarz. Gł. wykazu stacyj, które dodatek ten pobierają oraz stacyj, uznanych za uzdrowiska, letniska czy miejsca kuracyjne drogą przyznawania kuracjuszom ulg przejazdowych.

Dodatki te winny przysługiwać również delegowanym do danych miejscowości na zastępstwa służbowe i kontrolerom czy delegatom Dyrekcji, wyjeżdżającym tam w sprawach służbowych.

W sprawach organizacyjnych postanowiono:

a) zwołać przyszły Walny Zjazd Delegatów do Gdańska lub Bydgoszczy, zależnie od zbadania ogólnych kosztów, czem zajmie się Z. O. w Gdańsku;

b) podnieść djety kol. delegatów z Gdańska na 50 zł. od posiedzenia, z ważnością od 12 stycznia 1930 r.;

c) kol. emerytom, będącym członkami Zarządów Związku, zwracać poniesione koszta podróży, odbywanych w sprawach związkowych, gdyż oni nie otrzymują wolnych kart jazdy;

d) udzielić pomocy prawnej kol. Chmielowskiemu z okr. poznańskiego do wysokości statutowej.

Wybrano Komisję statutową w osobach kol. Rudnickiego na Okręg lwowski i stanisławowski, kol. Gądka na Okręg krakowski i katowicki oraz kol. Bistronia na Okręg poznański i gdański. Zadaniem Komisji jest zebranie po okręgach ewentualnych wniosków do zmiany statutu i przedłożenie gotowego, przez nich opracowanego materjału, w ciągu najbliższych trzech miesięcy Zarz. Gł.

Kol. Bulsiewicza uproszono o zredagowanie regulaminu dla Walnego Zjazdu Delegatów celem przedłożenia go Zjazdowi do zatwierdzenia.

W sprawie Komańczy uchwalono wybudować nowy most żelazny o betonowych przyczółkach, prowadzący z przystanku do letniska, i zaprowadzić — o ile możności już w najbliższym sezonie — światło elektryczne, jeśli koszty jednej i drugiej inwestycji znajdą pokrycie z dochodów letniska. Postanowiono też nie wynajmować budynku **w porze zimowej** żadnym organizacjom postronnym, a to z uwagi na niebezpieczeństwo pożaru i konieczność specjalnych inwestycyj.

Odnośnie do Czasopisma **wyrażono życzenie:**

aby od marca b. r. zaczęło wychodzić jako dwutygodnik, jeżeli wydatki, na ten cel przyznane przez ostatni Zjazd Del., nie wzrosną wskutek tego o więcej niż 20 proc.;

by drukowano w Czasopiśmie wszystkie memorjały, skierowane do M. K., zaraz po ich wysłaniu, a odpowiedzi M. K. po ich otrzymaniu;

aby ogłaszano nominacje członków Związku na wybitniejsze stanowiska, do czego materjału dostarczą Okręgi, wreszcie aby stale zamieszczano hasła o noszeniu oznak związkowych i rewidowaniu list płatniczych odnośnie wkładek.

W końcu Zarząd Główny zatwierdził projekt wycieczki koleżeńskiej do Czechosłowacji, Jugosławji, Bułgarji, Grecji, ew. Turcji i Rumunji, polecając Prezydjum Zarz. Głównego opracowanie planu i doprowadzenie wycieczki do skutku.

Wycieczka, projektowana na wrzesień b. r., potrwa 4—5 tygodni, a koszty wyniosą około 600 zł. od osoby.

Zauważa się jednak już dziś, że ilość osób — ze względu na przydział waognów — ograniczona do około 50. Udział zaś dzieci poniżej lat dziesięciu z uwagi na trudy podróży wykluczony.

Gm.

Memorjały do Min. Komunikacji, wniesione ostatnio przez Zarząd Główny Z. U. P.

612/29. 1 października 1929

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Dyrekcja Kolei Państw. w Krakowie zarządzeniem swem z dnia 11/IX 1929, wydanem na podstawie Rozp. M. K. z dnia 16/V b. r. Nr. I — 10539/2/29 i z dnia 28/VI b. r. Nr. I — 12060/2/29 — przyznała pracownikom etatowym i nieetatowym stałym, stale zatrudnionym w stacji Zakopane, dodatek uzdrowiskowy w wysokości 25% miesięcznego uposażenia zasadniczego, łącznie z dodatkiem ekonomicznym i 10% podwyższeniem uposażenia tylko za miesiące: czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień.

Ze względu na to, że Zakopane jest — jak to stwierdza miejscowa władza samorządowa — i jak to jest ogólnie wiadomem — całorocznem uzdrowiskiem i drożyzna w tej miejscowości nie zmienia przez cały rok swego natężenia, prosi podpisany Związek, by Ministerstwo Komunikacji zechciało uwzględnić tę okoliczność i załatwiając przychylnie wniesione tam w tej sprawie podanie pracowników służby eksploatacyjnej, trakcyjnej i drogowej st. Zakopane — przyznało im powyższy dodatek na cały rok, lub przynajmniej na miesiące: styczeń, luty, marzec, kwiecień, maj — październik, listopad i grudzień w tym wymiarze, jaki pobierają zajęci w tem uzdrowisku przez wymienione miesiące pracownicy pocztowi, t. j. 20% uposażenia wraz z dodatkiem ekonomicznym.

sekret. gen.: prezes
Gamski Trześniowski

643/29. 9 października 1929

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Jak podpisanemu Związkowi wiadomo, udzieliło M. K. w swoim czasie innym Związkom zawodowym wolnych biletów jazdy na okaziciela, ważnych na wszystkie linje P. K. P. dla użytku członków Prezydjum tych Związków.

Podpisany Związek mający swoich członków we wszystkich okręgach dyrekcyjnych, uprasza o udzielenie przynajmniej jednego takiego biletu dla użytku członków Prezydjum Zarządu Głównego tego Związku. Ułatwiłoby to mu pracę organizacyjną, mającą w myśl wskazań statutu na oku nietylko dobro pracowników w Związku zrzeszonym, ale niemniej także dobro Państwa i Kolejnictwa.

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześnlowski

665/29. 16 października 1929

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Z okręgu katowickiego dochodzą nas skargi Kolegów „maturzystów", że tamt. Okręgowa Dyrekcja K. P. proponuje na stanowiska VI. grupy uposażenia — zastrzeżone Dziennikiem Urz. M. K. Nr. 2/25 wyraźnie dla pracowników z wykształceniem wyższem lub co najmniej średniem (ukończona szkoła średnia ogólno-kształcąca lub zawodowa szkoła średnia z egzaminem dojrzałości) pracowników, nieposiadających tego wykształcenia. Wobec tego, że znane są nam dwa konkretne tego rodzaju wypadki, prosimy uprzejmie, by M. K. zechciało na przyszłość nie dopuszczać do bagatelizowania przez żadną Okręgową D. K. P. swoich własnych zarządzeń i nie zatwierdzać na te stanowiska kandydatów, nie mających wymaganego wykształcenia ogólnego. Stan ten bowiem — przy uwzględnieniu szczupłej stosunkowo ilości stanowisk tej grupy uposażenia, krzywdzi w wysokim stopniu nietylko pracowników z wykształceniem uniwersyteckiem, ale i pracowników z wykształceniem średniem, dla których w myśl postanowień powołanego Dziennika Urz. stanowiska te — jakkolwiek w małej tylko ilości — przecież są zastrzeżone.

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

721/29. 27 listopada 1929

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Podpisany Związek odnosił się już kilkakrotnie z petycjami w sprawie przyznania wolnych biletów 1-szej klasy (ad personam) wszystkim pracownikom, z chwilą osiągnięcia grupy VII szczebel e, bez względu na to, kiedy nastąpiło ich przeszeregowanie.

Tymczasem okazało się niedawno rozporządzenie M. K. Prez. Nr. 19990 z dnia 30. X. b. r., polecające wszystkim D. O. K. P. przedłożenie wykazu tylko tych pracowników dawniejszego 5-go stopnia płacy, którzy osiągnęli ten stopień do dnia 1 lipca 1920 r., celem wydania im wolnych biletów okresowych, ważnych na całą sieć P. K. P.

Związek widzi i uznaje w tym kroku M. K. dużo życzliwości i zrozumienia powagi stanowisk starszych pracowników P. K. P., nie może jednak — jako rzecznik i obrońca interesów wszystkich zrzeszonych w nim kolegów — uznać tego za ostateczną granicę, poza którą Ministerstwo wyjśćby nie mogło. Pośród bowiem pracowników, uprawnionych w zasadzie cytowanego rozporządzenia do wolnych biletów, znajduje się z pewnością wielu takich, którzy do dziś nie mają obecnej VI-tej grupy uposażenia i może jej — z powodu braku miejsc wolnych, czy kończących się im lat służby — już nie osiągną.

Związek zatem uważa za słuszne, żeby bilety takie przyznawane były i w przyszłości wszystkim tym pracownikom, którzy osiągną w grupie VII-ej szczebel e, równy, a nawet nieco wyższy co do płacy, niż grupa VI-ta szczebel a.

Wychodząc z tego założenia, uprasza podpisany Związek o rewizję wspomnianego rozporządzenia, względnie o rozszerzenie go w tym kierunku, żeby bilety takie otrzymali równocześnie ci pracownicy dawnego 5-go stopnia płacy, którzy osiągnęli tenże stopień po 1 lipca 1920 r., a którzy dzisiaj zajmują stanowiska referentów I kl, lub kierownicze w charakterze zawiadowców stacyj, czy naczelników innych samodzielnych jednostek administracyjnych, a w przyszłości wszyscy pracownicy obecnej VII-ej grupy uposażenia z chwilą uzyskania przez nich szczebla e.

Przedkładamy niniejszem ten skromny nasz postulat w oczekiwaniu życzliwego jego traktowania i rychłego zrealizowania, tem bardziej, że dotyczy on nie wielu stosunkowo pracowników starszych i nie pociąga za sobą żadnych świadczeń materjalnych.

sekrer. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

762/29. 10 grudnia 1929

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Podpisany Związek uprasza o wydanie zarządzenia D. O. K. P. we Lwowie i w Krakowie, by eelem umożliwienia pracy związkowej udzielały krótkich (nieprzekraczających w ciągu roku dni 14) urlopów Prezesom tego Związku, a to: prezesowi Zarządu Głównego st, asesorowi Wacławowi Trześniowskiemu, wiceprezesowi tegoż Zarządu zaw. stacji I kl. Józefowi Rudnickiemu we Lwowie, oraz II wiceprezesowi Zarządu Głównego Feliksowi Bulsiewiczowi, kontr. Ekspl. w Krakowie, niezaliczalnych na poczet urlopów wypoczynkowych, wzgl. urlopów w pilnych sprawach familijnych.

Ponieważ inne Związki zawodowe z tytułu swej liczebności korzystają z trwałych urlopów członków swoich Zarządów w stosunku do ilości członków, a nasz Związek nie ma ani jednego członka trwale urlopowanego, prosimy o umożliwienie nam wyjazdu w sprawach związkowych przynajmniej w wymiarze powyżej określonym, ażeby członkowie Związku, oddający swój czas wolny na jego usługi, nie tracili przysługujących im na mocy rozp. Rady Min. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ urlopów wypoczynkowych względnie koniecznych z powodów rodzinnych.

W nadzieji pomyślnego załatwienia naszej petycji, prosimy rychłej odpowiedzi,

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

769/29. 13 grudnia 1929

Sprawa przyjmowania sił kontraktowych.

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Coraz bardziej rozpowszechnia się w poszczególnych D. O. K. P. zwyczaj przyjmowania niejednokrotnie nawet na wysokie i dobrze płatne stanowiska, wysłużonych emerytów, w charakterze pracowników kontraktowych.

Z uwagi na to, że pracownicy ci po wysłużeniu pełnych lat pobierają z reguły pełne zaopatrzenia emerytalne i mają byt zabezpieczony, że jako pracownicy w podeszłym już wieku są dla pracy zawodowej mniej wartościowi, że mimo zwolnienia ze służby zajmują stanowiska, które mogliby z korzyścią dla służby piastować pracownicy etatowi, że wreszcie powierzenie emerytom stanowisk utrudnia posunięcia czynnych pracowników na stanowiska awansowe wzgl. następnie awansowe, zmuszony jest podpisany Związek do zwrócenia się z usilną prośbą, by Ministerstwo zechciało ograniczyć przyjmowanie sił kontraktowych do wypadków koniecznych t. j. do wykonania prac terminowych w pewnym okresie czasu, wzgl. do pewnych czynności specjalnych, o ile wśród pracowników czynnych nie znajdzie się odpowiednich, fachowo uzdolnionych kandydatów.

Ufni w życzliwość Ministerstwa dla podległych Mu pracowników, prosimy uprzejmie o wzięcie niniejszego postulatu pod życzliwą rozwagę i wydanie odpowiednich rozporządzeń.

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

770/2P 13 grudnia 1929

Sprawa obsadzania posad w drodze konkursu.

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w

Warszawie.

Z licznych stron dochodzą nas narzekania Kolegów, że Dyr. Okr. Kolei Państw. wyznaczają na wolne stanowiska z urzędu osoby zgóry upatrzone, jak to się stało ostatnio w D. O. K. P. Stanisławów, gdzie powierzono stanowisko zawiadowcy stacji I kl. z urzędu jednemu z członków naszego Związku.

Podnosimy celowo tę okoliczność, by stwierdzić, że Zarząd Gł. broni interesów ogółu członków Związku, a nie poszczególnych jednostek.

Opierając się na odpowiedzi M. K. na nasz memorjał z r. 1927, w której upewniono nas, że D. O. K. P. otrzymały polecenie rozpisywania konkursów na wolne stanowiska, prosimy, by Ministerstwo raczyło przypomnieć wszystkim D. O. K. P. wzmiankowane rozporządzenie.

Równocześnie pozwalamy sobie przedłożyć Ministerstwu w oryginale okólnik D. O. K. P. w Krakowie Nr. Dz. IV — 76415/29 z dnia 12 listopada b. r., zawierający przy ogłoszeniu konkursu wewnętrznego na posadę zawiadocy stacji Polana, klauzulę o pierwszeństwie — przy równych warunkach — dla pracowników przynależnych do Śląska.

Nie wiemy, z jakich względów D. O. K. P. umieściła tę uwagę, sądzimy jednak, że tego rodzaju ograniczenia praw pracowników kolejowych nie są zgodne z intencją Rządu, zmierzającego do scalania b. dzielnic i nie odpowiadają interesom służby, dzieląc obywateli tego samego Państwa i pracowników tej samej instytucji na lepszych i gorszych, zależnie od dzielnicy, z której pochodzą.

Przedkładając powyższą sprawę, prosimy o łaskawe wkroczenie i wydanie zarządzeń, zapobiegających tak rażącym niewłaściwościom.

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

Pismo Zarządu G. Z. U. P., wystosowane do wymienionych niżej Organizacyj.

766/29. We Lwowie. 12 grudnia 1929

Do

Szanownego Zarządu Związku (wyliczonych poniżej)

w

....

Na ostatniem posiedzeniu Wydziału Wykonawczego Z. U. P. zastanawialiśmy się m. i. nad możliwością wszczęcia przez wszystkie Związki Zawodowe pracowników Przedsiębiorstwa P. K. P. wspólnej akcji na terenie Rządu i Sejmu, w sprawie zajęcia jednolitego stanowiska wobec zasadniczych rozporządzeń Rady Ministrów o stosunku służbowym pracowników P. K. P., o zaopatrzeniu emerytalnem, o państw. pomocy lekarskiej i w sprawie poprawy bytu.

Podstawą tej tezy było założenie, że prędzej i łatwiej osiągnąć moglibyśmy cel, występując jako pracownicy odrębnego przedsiębiorstwa niezależnie od olbrzymiej rzeszy pracowników państwowych.

Zdaniem naszem postulaty ekonomiczne pracowników kolejowych łatwiej przyjdzie Rządowi zaspokoić z dochodów tego właśnie przedsiębiorstwa, niezależnie od ogólnego budżetu, jak to dzieje się w stosunku do pracowników Monopoli państw., Banku Polskiego i t. p. Przedsiębiorstw państw.

Wykonując uchwałę, powziętą w tym kierunku przez Wydział Wyk., proponujemy Szanownemu Prezydjum Związku oświadczenie się, czy zasadniczo zgadzałoby się na wszczęcie wspólnej akcji i kiedy możnaby zdaniem Szan. Związku zwołać konferencję porozumiewawczą, celem ustalenia naszych wspólnych postulatów.

Prosimy zatem o łaskawą odpowiedź najpóźniej do dnia 6-go stycznia 1930 r., byśmy mogli zreferować sprawę na naszym Zarządzie Gł., który zbiera się dnia 12 stycznia b. r.

Pisma równobrzmiące przesłano do: Zjednoczenia Kolejowców Polskich, — Związku Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej, — Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, — Zawodowego Związku Drużyn Konduktorskich Rzplitej Polskiej, — Związku Urzędników Kolejowych Rzplitej Polskiej, Związku Polskich Inżynierów Kolejowych, — Związku Prawników Kolejowych i Związku Lekarzy Kolejowych.

sekret. gen.: prezes:
Gamski Trześniowski

KRAKÓW (KOŁO)

9. 12. 1929 odbyło się posiedzenie Zarządu Koła. Po przedstawieniu przez prezesa kol. Urbanka kilku spraw bieżących (zniżki wstępu do Pałacu Sztuki, propaganda związkowa wśród kol. aspirantów i t. d.), kooptowano do Zarządu Koła Kolegów: Prochownika Kazimierza, Daniela Tadeusza i Grochala Józefa.

Z kolei powzięto szereg aktualnych uchwał celem przed-

łożenia ich Zarządowi Okr. z tem, aby Z. O. specjalny nacisk położył na realizację danych postulatów przez Zarząd Główny ewentualnie w porozumieniu z innemi organizacjami.

(Przyznanie tytułu referendarza pracownikom — maturzystom w VII-ej grupie — przywrócenie wolnej karty ad personam tym samym pracownikom na całą Polskę — automatyka — zaliczenie podwójnie lat wojennych, jak w armji — wypłata zaległego dodatku mieszk. za rok 1928).

Uchwalono następnie odbyć w najbliższym czasie Walne Zgromadzenie Koła.

Nakoniec powzięto uchwałę w przedmiocie mieszkań skarbowych po spensjonowanych pracownikach kolejowych, by w szczególności Z. O. dołożył starań celem uzyskania tych mieszkań dla potrzebujących kolegów członków.

Na tem zamknięto posiedzenie.

18. XII. 1929. odbyto znowu posiedzenie Zarz. Koła z referatem prez. Z. O. i równocześnie członka Z. Gł. kol. Gądka. Kol. Gądek w obszernem i treściwem przemówieniu dał najpierw dokładny obraz działalności Zarządu Gł., a potem Z. O. w Krakowie. Na interpelacje kol. Prochownika i innych, kol. Gądek udzielał wyczerpujących wyjaśnień.

Działalność Zarządu Gł. przedstawiono na innem miejscu w Czasopiśmie — działalność zaś Z. O. w Krakowie ograniczyła się do szeregu interwencyj w rozmaitych sprawach w D. K. P.

Ze spraw audjencjonalnych.

Pojawiają się wśród członków Związku w Okręgu krakowskim głosy, że Zarząd Okręgowy nie dość skutecznie występuje w obronie członków i t. p. Jestto stereotypowe powtarzanie narzekań na rozliczne bolączki, na które to skargi mieliśmy już sposobność niejednokrotnie odpowiedzieć na łamach „Wiadomości Okręgowych“, na posiedzeniach, czy Walnych Zebraniach Kół, posiedzeniach Zarządu Okręgowego i t. d. Z powodu jednakże rosnącego podniecenia, wywołanego niektóremi posunięciami władz, uważamy za obowiązek poświęcić na tem miejscu parę uwag naszym ważniejszym wystąpieniom na terenie Dyrekcji O. K. P., a raczej u Pana Dyrektora Kolei Państwowych.

Dyrektor Kolei Państw. w Krakowie, p. inż. M. Gronowski, jest energicznym, przedsiębiorczym, pragnącym widzieć polskie kolejnictwo na wysokim poziomie zachodu, co mogliśmy stwierdzić z Jego enuncjacyj podczas częstych audjencyj.

Wszelkie innowacje przyjmuje się zwykle, jeśli nie z rezerwą, to w każdym razie z większą, lub mniejszą dozą krytycyzmu i radosnem wyczekiwaniem na ewentualnie ujemne wyniki. Związek Z. U. P. nie zapatruje się atoli w sposób powyższy na reformy, przeciwnie popiera je, bo ma wyraźnie w statucie zastrzeżoną dążność do rozwoju kolejnictwa. Występuje wszakże w obronie praw swych członków tam, gdzie reforma poczyna dotykać boleśnie — już i tak bardzo ograniczony obowiązującemi przepisami nasz stan posiadania.

W tych wypadkach Zarząd Okręgowy znajdzie się zawsze na audjencji u Pana Dyrektora Kolei.

Ze spraw audjencjonalnych, załatwionych przez Z. O. w ubiegłym czasokresie, przedstawimy pokrótce **najważniejsze** z nich, dotyczące ogółu członków Z. O.

A więc przedewszystkiem sprawa **przeklasyfikowania stacyj** w tut. Okręgu dyrekcyjnym. Znaną jest rzeczą, w jakich warunkach odbyła się ostatnia klasyfikacja urzędów stacyjnych. Dzięki temu np. stacja Krzeszowice znalazła się w tej samej klasie, co Jasło, Sucha, Zywiec i t. p., Bochnia w jednej klasie z Jeleśnią lub Jawiszowicami, zaś cały szereg stacyj dostał się nagle między stacje III, a nawet IV klasy. Przy klasyfikacji stacyj nie uwzględniono wielu ważnych momentów, jak miejsca kąpielowe, uzdrowiskowe, (gdzie zjeżdża Warszawa, a z nią zagranica), siedziby starostw, sądów, wyższych władz administracyjnych, z któremi zawiadowca stacji styka się bezpośrednio i często. Ponieważ Dyrekcja — między innemi — poczęła stosować się ściśle do postanowień Dz. Urz. M. K. Nr. 2 ex 1925 r. przy obsadzie stanowisk zawiadowców stacyj, Z. O. musiał wystąpić do P. Dyrektora choćby z uwagi na pretensje zawiadowcy stacji w odniesieniu do podróżującej publiczności i władz lokalnych z przedstawieniem przeklasyfikowania stacyj na podstawie projektu, przez siebie przedłożonego. Projekt ten ponadto ustnie obszerniej umotywowano.

Na memorjał ten otrzymaliśmy odpowiedź, że **Dyrekcja przygotowuje przeklasyfikowanie stacyj.** Oczekujemy wyniku.

Drugą bolączką — to sprawa **referatów dyrekcyjnych i ich obsady.** Dziś niewiadome są nam referaty w Centrali dyrekcyjnej, a obsada ich odbywa się **z urzędu**, bez ogłaszania konkursu. — Utrudniono przez to dobór ludzi na stanowiska dyrekcyjne, które należałoby naszem zdaniem obsadzać pierwszorzędnemi siłami, a te uzyskać można w drodze rozpisywania konkursów. Dlatego interwenjowaliśmy u Dyrektora Kolei o ogłoszenie, względnie podanie pracownikom kolej. do wiadomości referatów dyrekcyjnych i obsadzanie ich konkursowo.

Otrzymaliśmy odpowiedź, że **referaty są w opracowaniu i będą podane w swoim czasie pracownikom do wiadomości.**

Wystąpiliśmy dalej w sprawie obsady maturzystami wszystkich posterunków, które przewiduje dla nich Dz. U. M. K. Nr. 2 ex 1925 r., a to z tytułu, że sam Pan Dyrektor jest zwolennikiem stosowania tej zasady, po drugie zaś na skutek **stosunków, panujących w Oświęcimiu**, które na dwukrotnej audjencji u Pana Dyrektora kolei staraliśmy się możliwie dokładnie przedstawić. Tłumaczyliśmy, że więcej jak 1/3 naszych stanowisk jest obsadzona niematurzystami, iż wobec tego niżsi pracownicy nie mogą zajmować stanowisk dyżurnych ruchu w stacjach I i II klasy, jakoteż nie można mianować ich i przenosić do służby w tych stacjach, jak to ostatnio się wydarzyło. Pogląd Pana Dyrektora, że i ludziom z niższem wykształceniem trzeba coś dać, aby podnieść ich ambicję, i chęć do pracy, uważaliśmy za zupełnie słuszny i usprawiedliwiony, **lecz i za nierealny w dzisiejszych warunkach.** Wspomnieliśmy, iż wyjściem z danej sytuacji był za czasów zaborczych awans automatyczny. Umiarkowane stosowanie (po odcięciu złych stron, których znów tak wiele nie było) awansu automatycznego zaspokajałoby właśnie te ambicje, dawałoby zadowolenie choćby **z tego tytułu**, że jednak po długoletniej służbie, pomimo, iż nie osiągnęło się normalnego stanowiska (boć tych stanowisk jest zbyt mało) otrzymałoby się wyższy stopień uposażenia. Nie stawiałoby to władz kolejowych wobec tego rodzaju sytuacyj bez wyjścia, w jakich obecnie się znajdują, gdzie każde posunięcie może wzniecić apetyty u jednych grup pracowników, u drugich

natomiast wywołać niezadowolenie, rozgoryczenie i zniechęcenie.

W sprawie Muszyny, stacji III kl., interwenjowaliśmy również, aby otrzymał ją maturzysta. Dla maturzystów bowiem zastrzeżono stacje III kl. Interwencja jednak **nie odniosła skutku**, a P. Dyrektor oświadczył, że **w swojem sumieniu działa sprawiedliwie.**

Pomiędzy innemi poruszyliśmy sprawę t. zw. **„kursów średnich“.** Zaznaczyliśmy, że urządzanie kursów tego rodzaju **czyniło** z odnośnego rozporządzenia M. K., **traktującego sprawę przejścia** niższych pracowników do wyższych grup uposażenia **jako wyjątek** (na skutek wybitnych zdolności i dobrej kwalifikacji), **szkołę przygotowawczą,** która w ostateczności stała się, — jak się ktoś wyraził w jednym z ostatnich zeszytów „Czasopisma“ — „fabryką malkontentów“. Kursy te kończyli nieraz ludzie nie o **wybitnych** zdolnościach i pracownicy, którzy **dłuższą służbą** kolejową dali się poznać jako wybitnie zdolni i mieli **kwalifikację dobrą na wyższe stanowisko,** ale jednostki, co dopiero przyszły do kolei.

Przedstawiając sprawę kursów średnich, zwróciliśmy uwagę na to, że w Małopolsce dostęp do studjów średnich był wcale łatwy, iż zatem pracowników o średniem wykształceniu mogła być wystarczająca ilość, i w Małopolsce nie trzeba się było uciekać do urządzania kursów średnich i powiększania stanu średniego przez powoływanie niższych pracowników do egzaminów średnich, (czy też egzaminów na adjunkta wzgl. asesora).

Pracownicy, zdający powyższe egzamina, nie uzupełniali wcale średniego wykształcenia, przez co uczyniło się krzywdę pracownikom, którzy przez cały szereg lat studjowali, w których wkładano kapitał pracy i wydatków po to, aby ich stanowisko w społeczeństwie było inne, wyższe. Domagaliśmy się wobec tego zamknięcia tych kursów.

Jedną z większych bolączek — **to urlopy wypoczynkowe.** Przedstawiają się one w różnych gałęziach służby rozmaicie. Brak rezerw personelu, powoduje zastępstwa w miejscu, przez co pracownik, który wrócił z urlopu zastępując poza swemi obowiązkami drugiego pracownika, za tych kilka tygodni urlopu straci to, co uzyskał idąc na urlop. Gorzej jeszcze sprawa przedstawia się z urlopami w eksploatacji. Tu pracownicy otrzymywali albo urlop na raty, albo w jesieni, albo w zimie, albo wreszcie nie dostawali go, lub zrezygnowali z urlopu, otrzymując go późną jesienią, wzgl. w zimie. Plaga tego rodzaju urlopów nie jest zresztą jedyną w Okręgu krakowskim. Związek prosił przeto Pana Dyrektora, by zechciał poczynić starania o rezerwy urlopowe i to po stacjach dyspozycyjnych. Dyżurny ruchu na dyspozycyjnej stacji miałby wtedy po ciężkiej i odpowiedzialnej służbie to „bene“, że liczyłby na całkowity urlop w lecie lub najwyżej wczesną jesienią, mógłby być używany do zastępstw na linji tak w lecie, jak i w zimie (z powodu zachorowań) i to do różnych gałęzi służby. Odpadłby temsamem powód do skarg, niesłusznie powtarzanych, iż dyżurny ruchu — maturzysta mniej zadowalająco spełnia funkcje np. zawiadowcy stacji, aniżeli inny. Kiedyż bowiem w dzisiejszych warunkach dyżurny ruchu na dużej, dyspozycyjnej stacji, ma czas na szkolenie się i obznajamianie w innych dziedzinach służby przy wyczerpującej służbie ruchu w kolejce? Spodziewamy się, że Pan Dyrektor pójdzie po linji powyższych życzeń, a nie będzie się wtedy można uskarżać na brak chętnych do służby ruchu na stacje dyspozycyjne.

Wielkie wrażenie w Centrali i na linji wywołał okólnik Dyrekcji w sprawie **konkursu na stację Polana** (na Śląsku Ciesz.), gdzie przy równorzędnych kwalifikacjach miał mieć pierwszeństwo Ślązak! Z. O. po wysłuchaniu opinji członków Związku, uważał ten akt Dyrekcji za dążności separatystyczne, co po jedenastu latach istnienia Rzpltej nie powinno było mieć miejsca. P. Dyrektor kolei wytłumaczył jednak, że ogłoszenie takiego konkursu spowodowało żądanie czynników pozakolejowych, stąd sprawa ta nadaje się do załatwienia na innym terenie.

Obsada **stacji Kozy** była też przedmiotem audjencji nie dlatego, aby Z. O. obstawał przy mianowaniu zawiadowcą maturzysty, gdyż stacja ta nie jest dla średniego wykształcenia, lecz celem stosowania zasady konkursu. Wyjaśnienie Pana Dyrektora w tej sprawie (M. K. zniosło stację Biały Dunajec i musiano dać posadę zawiadowcy tejże stacji; ponieważ Kozy były wolne, dano je jemu), przyjęliśmy do wiadomości.

Przy sposobności **spensjonowania kol. Spacira** podnieśliśmy w piśmie do P. Dyrektora, że szereg pracowników w Okręgu pozostaje jeszcze na służbie mimo ukończenia 60 lat życia i wysłużenia 35 lat służby kol. Tych się nie pensjonuje, a pensjonuje się natomiast ludzi, którzy ukończyli wprawdzie 60 lat życia, lecz nie wysłużyli jeszcze pełnej ilości lat do otrzymania całkowitej emerytury. Ponadto prosiliśmy, by pracownicy otrzymywali zawiadomienie o spensjonowaniu na jakie trzy miesiące naprzód, aby mogli w dzisiejszych ciężkich warunkach materjalnych, finansowych, oraz przy trudnościach mieszkaniowych ułożyć sobie odpowiednio warunki życiowe przed pójściem w stan spoczynku. Prośbie naszej Pan Dyrektor idzie na rękę.

Ponadto interwenjowaliśmy w sprawach, których nie poruszamy, ponieważ musielibyśmy wymieniać osoby, a nie mamy od nich upoważnienia w tym kierunku.

Na zakończenie z obowiązku zaznaczyć musimy, że Pan Dyrektor kolei bardzo poważnie traktuje sprawy audjencjonalne, interesuje się niemi drobiazgowo, i wnika przez to w psychikę pracowników kolejowych, starając się ją wyczuć i zrozumieć. Tem łatwiej przyjdzie mu ująć i nasze petycje, gdyż nie są one żądaniem czegoś nadzwyczajnego, a podyktowane troską o dobro kolejnictwa oraz podejmowane w obronie tego szczupłego stanu posiadania, jaki zawarunkowały nam obecne przepisy. Pomimo, że na jednej z audjencyj zapowiedzieliśmy walkę, mamy głębokie przeświadczenie, że jednak do tego nigdy nie dojdzie.

Stojąc zaś czujnie na straży obrony praw naszych członków, musimy się zastrzec, że obowiązek, nałożony na nas, spełniamy należycie, iż zatem narzekania na opieszałość z naszej strony — to czczy i złośliwy frazes, obliczony na łatwowierność i bezkrytycyzm jednostek.

I najsilniejszy Związek nie jest w stanie załatwić pomyślnie wszystkich postulatów własnych członków. To przecież aż nadto jasne i zrozumiałe.

Kraków, dnia 18 stycznia 1930 r.

Stanisław Gądek
Prezes Zarządu Okr. w Krakowie.

Czy naprawdę „krótkowzroczna oszczędność".

W dziale „Miscellanea" w „Czasopiśmie" ze stycznia r. b. pojawiła się notatka p. t. „Krótkowzroczna oszczędność", która zainteresowała miarodajne sfery Dyrekcji krakowskiej.

Zarząd krak. Okręgu nadsyła nam wobec tego stosowne wyjaśnienie, a mianowicie:

Dyrekcja krakowska przeprowadziła „redukcję" hamulczych przy pociągach towarowych na linji Rzeszów-Zebrzydowice i Trzebinia-Szczakowa, z **zachowaniem** jednak postanowień instrukcji ruchowej, a więc **bez uszczerbku** dla bezpieczeństwa ruchu. Dało się to wykonać przez nieznaczne obniżenie szybkości zasadniczej pociągów towarowych (5 km./1 godz.), co wynosi na tak długiej linji, jak np. Kraków-Rzeszów, około 15 minut. Zmniejszenie szybkości pociągów spowodowało obniżenie proc. hamowanego, przez to zaś „zredukowanie" drużyny konduktorskiej o jednego hamulczego. Ogólny czas jazdy pociągów tow. na tem nie ucierpiał, gdyż zmniejszono postoje na stacjach pośrednich do wystarczalnego minimum.

Przyczyną „redukcji" drużyn konduktorskich **nie była** bynajmniej **chęć pozbycia się** owych zaoszczędzonych 124 ludzi, lecz użycia ich na drużyny rezerwowe dla Krakowa i Krakowa-Płaszowa. Stacje te bowiem na skutek wzmożonego ruchu jesiennego, oraz wielkiej ilości chorych w służbie konduktorskiej, musiały wobec groźby zastoju w ruchu z powodu nagromadzenia się brutta otrzymywać drużyny, delegowane z Jasła, N. Sącza, Suchej i Zywca ze szkodą nieraz dla ruchu na własnych odcinkach. Postoje pociągów, o których mówi autor artykułu „Krótkowzroczna oszczędność" i wynikające stąd straty, spowodowało nie zmniejszenie drużyn konduktorskich o jednego człowieka, ale właśnie brak drużyn konduktorskich. Przez stworzenie zaś drużyn rezerwowych zwiększyła się tylko zdolność przepustowa stacyj węzłowych, pokryto braki w drużynach kond. z powodu wysokiego stanu (blizko 70 proc.) chorych, umożliwiono hamulczym wykorzystanie przewidzianego ustawą urlopu wypoczynkowego.

A zatem niema mowy o redukcji personelu kolejowego, naruszeniu przepisów i instrukcyj ruchowych, nieszczęśliwych wypadków, nie zachodzi możliwość katastrof.

*

Jak wynika z powyższego wyjaśnienia, artykuł „Krótkowzroczna oszczędność" nie zawiera słusznych podstaw do krytyki zarządzenia Dyrekcji O. K. P. w Krakowie. **G.**

Spostrzeżenia w służbie zasobów.

(Dokończenie).

Wiemy że ilość Magazynów i Składnic materjałowych (zasobów) dostosowana być musi w dużej mierze do ilości Warsztatów, Oddziałów Sekcji utrzymania, Parowozowni, do programu wykonywanej pracy mechanicznej jakoteż do obszaru okręgu dyrekcyjnego, ale to wszystko nie usprawiedliwia tego faktu, że dzisiaj służba zasobów należycie unormowaną nie jest, że jest zadużo przeróżnych i niecelowych Magazynów i składnic, że brak dotąd naprawdę; Centralnego Magazynu Zasobów z działem wyrównawczym dla materjałów i inwentarza, oraz działem głównej kasacji. Zadaniem wykonawczych jednostek służby zasobów jest terminowe uzupełnianie zapasów materjałów i wydawanie ich wszystkim służbom bez wyjątku w miarę zamawiania (preliminowania). Dziwnym się wobec tego wydać musi każdemu fakt redukowania najniezbędniejszych preliminarzy, a co gorsza — nie nadsyłanie całemi latami zastąpków w miejsce skasowanych przedmiotów inwentarjalnych codziennego użytku a zwłaszcza mundurów. Znamy niestety setki biur urzędniczych, którym od 5 lat i dłużej nie nadesłano dotąd szaf, stołów, kocy, prześcieradeł, ręczników, ba — nawet szklanek w miejsce zagrabionych (w czasie wojny), zniszczonych lub dowodnie przez władze polskie skasowanych. Są dotąd jeszcze liczne urzędy, które przy kilkunastu biurkach czy stołach, od powstania państwa nie posiadają ani jednego całego krzesła, ani jednej karafki, ani jednego zamka szufladowego z kluczem...

Powie ktoś, że i bez przedmiotów inwentarjalnych P. K. P. jakoś nie najgorzej fukkcjonuje, albo że... czas na podobne wydatki. Na to wypada nam jednak z tego miejsca odpowiedzieć, że zarówno nadzwyczajny komfort niektórych biur dyrekcyjnych (a nawet pewnych Oddziałów) jak i przesadne i niezawinione ubóstwo w wyposażeniu niektórych urzędów i stacji na linji rażą umysły klijentów P. K. P. i przeciętnego inteligenta kolejowego, przyzwyczajonych do pracy w warunkach cywilizacyjnych XX. wieku.

Magazyny zasobów winny być bez przerwy dotowane w materjał stałego zużycia. Dlaczego materjały masowego użytku np materjały nawierzchni i budowlane mimo istnienia głównych i pomocniczych magazynów zasobów deponowane są nieekonomicznie przy Sekcjach Utrzymania kolei, albo dlaczego składy węglowo-opałowe, podlegające takiej samej dokładnej ewidencji i zarachowaniu mimo istnienia Wydziałów i Magazynów specjalnie dla usprawnienia gospodarki materjałowej a więc dla tzw. Służby zasobów kreowanych mają być monopolem Oddziałów Mechanicznych i Parowozowni? — Nie wiadomo. Wiadomo tylko, że nie wszędzie przy Składnicach materjałów specjalnych istnieje odpowiednia ilość rutynowawanych sił, że nie wszędzie istnieją potrzebne urządzenia zabezpieczające przed zniszczeniem, tudzież że nie wszędzie ewidencja materjałów a zwłaszcza wymiana pomiędzy konsumującymi urzędami jest celowa i ścisła. W wielkich węzłach, gdzie istnieje kilka wielkich ośrodków mechanicznej pracy kolejowej. np. kilka warsztatów głównych, pomocniczych, remizowych i t. p., zrozumiałą jest rzeczą utrzymywanie oprócz Gł. Magazynów Zasobów również Magazynu Zasobów jako jednostki pomocniczej albo dwóch trzech składnic materjałowych, lecz tworzenie lub tolerowanie magazynów i magazyników, składnic i składów przy Warsztacie II. kl. lub zwykłej SUK.

czy Parowozowni rozprasza ewidencję, nie dozwalając Gł. Magazynom wzgl. Wydziałom Zasobów na trzymanie ręki na pulsie całokształtu gospodarki mat.

Materjały wypuszczone z opieki niszczeją w tym samym czasie, kiedy w innej stronie państwa z powodu zupełnego nieposiadania kupuje się je za drogie pieniądze. Np. w jednym magazynie rdzewieją beczki żel. lub bańki blaszane, wzgl. naczynia próżne (zapomniane lub trzymane tylko na pokaz...) inny magazyn lub składnica zasobów, rozsyłająca opał i świetliwo na linję, musi wielokrotnie spaźniać lub wstrzymywać wysyłkę z braku beczek i baniek.

Magazyny zasobów, zwłaszcza główne, winny w interesie normalnego toku służby posiadać wszystek potrzebny materjał stałego normalnego zużycia dla wszystkich urzędów konsumujących i to w zapasie normalnym a nie świecić brakami lub jeszcze po 10 latach szczycić się zapasami materjałów zbędnych b. kolei zaborczych. Starzyzny żeliwnej i złomu nie powinny władze kolejowe sprzedawać firmom, pozostającym zdala od stałych dostaw kolejowych. Doprowadza to do tego, że zakontraktowane przez kolej odlewnie prywatne nie mogą na czas dostarczyć potrzebnego kontyngentu odlewów żeliwnych (klocków hamulcowych, maźnic i t. p.) z powodu niemożności zakupna od kolei złomu potrzebnego do lania. Co znaczy spóźniona dostawa odlewów żeliwnych lub stalowych dla czekającego wykończenia taboru i setek rąk roboczych, tłumaczyć nie będziemy. Sekcje nie powinny magazynować ani materjałów tartych ani szybko ulegających zepsuciu, ponieważ miejscem jedynem do racjonalnego magazynowania, ewidencji i wydawnictwa winny być tylko Główne Magazyny Zasobów względnie Magazyny Zasobów. Na artykuły masowego zużycia winny być stałe kontrakty z firmami celem umożliwienia natychmiastowego zakupu tychże w granicach normalnego lub dowodnego nadzwyczajnego zapotrzebowania, co nie wymagałoby tylu przetargów i każdorazowego wzywania Dyrekcji. Centralne zakupy poszczególnych Dyrekcyj winny absolutnie zniknąć. Uzasadnionem jedynie byłoby k r e o w a n i e p o n o w n e C e n t r a l n e g o B i u r a Z a k u p ó w w W a r s z a w i e, ale Biuro to może mieć rację bytu jedynie wtedy, gdy posiadając zgrany fachowy a przedewszystkiem pracowity i nie biurokratyczny aparat urzędniczy, dostarczać będzie materjał potrzebny w najkrótszym, możliwym do utrzymania terminie, a nie jak to było temu lat kilka wstecz po dwóch-trzech latach.

Jeśli istnieją premje warsztatowe, premje węglowe, przetokowe, rewizyjno-parowozowe lub wagonowe, zapytać się godzi, dlaczego w t a k w a ż n e j g a ł ę z i s ł u ż b y, j a k Z a s o b y, n i e s t w o r z o n o d o t ą d p r e m j i m a t e r j a ł o w e j, a potem dlaczego pracownikom kierującym tym działem służbowym nie przyznaje się nawet godziwych renumeracyj podobnie, jak to dzieje się w urzędach innych okręgów dyrekcyjnych. Wiadomo przecież każdemu, że naczelnicy poszczególnych gł. Magazynów Zasobów nie pobierają żadnych ryczałtów ani dodatków funkcyjnych. Premje budowlane przyznane SUK z tytułu utrzymania budynków i nawierzchni winny tak, jak premje warsztatowe prowadzić w konsekwencji do przyznania premij materjałowych personalowi Magazynów Zasobów, który odpowiada nietylko za racjonalną celową i oszczędną gospodarkę materjałami miljonowej wartości, ale dostarczając materjałów wszelakich w potrzebnych terminach partycypuje na równi z Warsztatami, Sekcjami i Parowozowniami w budowie, naprawie i utrzymaniu bardzo cennego taboru kolejowego. Skoro więc z premji warsztatowych, parowozowo - rewizyjnych, czy budowlanych korzysta najzwyklejszy ślusarz, stolarz czy lakiernik, to wysoce krzywdzącą iest rzeczą nieprzyznawanie żadnych premij ani żadnych dodatków funkcyjnych naczelnikom Magazynów Zasobów, kierownikom grup a nawet najgorliwszym magazynierom zasobów. Terminowe dostarczanie materjałów jest równoznacznem z terminowem wykończeniem robót warsztatowych czy budowlanych, zaś jakość dostarczonego w porę materjału warunkuje zawsze jakość wykonywanej pracy. P r a c o w n i k o m M a g a z y n ó w Z a s o b ó w i S k ł a d n i c w i n n o s i ę p r z y z n a ć s t a ł ą p r e m j ę m a t e r j a ł o w ą z a t e r m i n o w ą g o s p o d a r k ę m a t e r j a ł a m i. Na premje takie zasłużyły sobie zwłaszcza te Zarządy Magazynów Zasobów, które od dawna uporały się z zapasami zbędnymi i nadmiernymi, pozostawionymi po zaborcach.

Nagromadzenie się materjałów zbędnych, bardzo często nie jest winą Zg., lecz innych miejsc służbowych, które w swoim czazie materjałów sprowadzonych dla nich albo nie spożytkowały w porę, albo zgłosiły fałszywe zapotrzebowania, odsyłając je potem w myśl zleceń Dyrekcji na skład do Magazynów Zasobów. Te ostatnie winny dlatego otrzymać szerszą autonomję i taki zakres kompetencji, któryby umożliwił szybką wymianę materjałów zbędnych na materjały potrzebne, uwidocznione w preliminarzu normalnym.

Stać się to może tylko przez przyznanie Magazynom Zasobów odpowiednich kredytów na podróże służbowe do innych Magazynów, jak i na podróże kontrolne do Składnic i Magazynów pomocniczych, przez przyznanie premji materjałowej pracownikom, a zwłaszcza organom kierującym ZG, jakoteż przez przydział kwalifikowanych sił urzędniczych o cenzusie średnich szkół ogólnych, handlowych, technicznych i zawodowych. Każda prawie Dyrekcja choruje obecnie na brak kwalifikowanych sił urzędniczych w służbie zasobów. Na źle wynagradzane posterunki nikt się nie garnie, a ci, co pozostali jeszcze, to siedzą z przymusu.

Składanie osobnego rachunku zapasowego przez OM. np. dla węgla, drzewa i ropału nie zgadza się z pojęciem ujednostajnienia gospodarki materjałowej. Gospodarka ta winna być kierowana przedewszystkiem przez fachowy Wydział Zasobów, gdy tymczasem OM. podlegają Wydziałom Mechanicznym. Wydział Rachunkowy i kontroli materjałowej ma tu więc niepotrzebnie utrudnione zadanie. Zbędne zapasy winny wreszcie naprawdę zniknąć, tak, jak powinny zniknąć wszelkie rudery i budy z napisami składnic a wraz z niemi 4 braki materjałów i inwentarza, występujące niemal chronicznie. Dokładna rewizja całego kapitału zasobowego PKP., wydanie jasnych „Przepisów o gospodarce materjałowej", czynienie celowych zakupów, zniesienie niepotrzebnych składnic i magazyników, może dopiero przy lepszem dotowaniu pracowników w pozostałych Magazynach Zasobów stworzyć podstawę prawdziwie racjonalnej gospodarki w służbie zasobów. Same oszczędności i ograniczenia służby tej nie udoskonalą. Zarządy Zg. nie posiadające ani urzędników-ekspertów, ani rysowników, ani kontrolerów czy własnych komisarzy odbiorczych, którzyby śledzili jakość, celowość i terminy dostaw materjałowych, pozbawione nawet zwykłych sił urzędniczych, mogą przy paru pozostawionych im analfabetach starczyć jedynie za składowiska, nad któremi pieczę winien dzierżyć stróż lub w najlepszym razie st. magazynier zasobów.

Erka.

*Dążymy do scalenia inteligencji kolejarskiej w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, **utrzymujemy** stosunki braterskie z urzędnikami Kolei Państw słowiańskich, **reprezentujemy i bronimy spraw** urzędniczych wobec Władz i społeczeństwa, publikujemy je w **„Czasopiśmie"**.*

MISCELLANEA

„Kpi, czy o drogę pyta?...“

Takie przysłowiowe pytanie kierujemy do dygnitarza kolejowego, który na pewnem zebrauiu zachwycał się dobrodziejstwami nowej pragmatyki służbowej. a w szczególności możliwością obniżenia poborów pracownika, jeśli tenże nie pełni służby na stanowisku, do którego jest przywiązana posiadana przezeń grupa uposażenia. Zaznaczyć musimy, że nowa pragmatyka nie przewiduje takiego obniżenia poborów. Pytanie powyższe zadajemy, ponieważ pamiętamy dobrze, jak ów dygnitarz przed uzyskaniem swego obecnego stanowiska zupełnie inaczej wypowiadał się o prawach pracowników kolejowych i odnosił się z dużą dozą krytycyzmu do projektu pragmatyki, nadesłanego Związkom kolejowym celem zaopinjowania. Jak należało rozumieć zachwyty pana dygnitarza na temat pragmatyki, nie było możności zbadać. Być może, że co innego myślał, a co innego mówił i dlatego własnie kierujemy zapytanie, czy kpi lub o drogę pyta?... A może nowy urząd przyniósł temu panu także „nowy“ rozum?! Jeżeliby tak było, to życzymy, aby dobrodziejstwa nowej pragmatyki (n. p. z par. 126) zaznał jak najprędzej na własnej osobie.

Ujednostajnienie przepisów ruchowych i organizacyjnych.

Dwunasty rok się zaczyna od powstania Państwa Polskiego, a kolejnictwo polskie nie otrzymało jeszcze jednolitych przepisów ruchowych. Nawet sygnalizacji na polskich kolejach dotychczas definitywnie nie ustalono.

Na terenie byłych państw zaborczych posługują się polscy pracownicy kolejowi ciągle jeszcze instrukcjami ruchowemi dawnych zarządów kolejowych. Instrukcje te różnią się znacznie między sobą a niektóre z nich pod wieloma względami nie są jasne i dokładne. I naprawdę dziwić się należy, że przy takich ruchowych przepisach stosunkowo niedużo mamy katastrof kolejowych-

Gdy się jednak katastrofa przecież wydarzy, gazety ogłaszają komunikaty, w których nie wspomina się wcale o braku jednolitych przepisów ruchowych, lecz zwala się winę na „rozprzężenie psychiczne i moralne oraz zanik obowiązkowości wśród pracowników kolejowych“.

Kowal ponosi winę, a ślusarza chcą wieszać.

„Urząd przynosi ze sobą zwykle i rozum“.

Doświadczenie życiowe uczy, że ludzie po uzyskaniu jakiegoś wpływowego stanowiska stają się bardzo mądrymi a prawie zawsze zmieniają poglądy i zasady — niejednokrotnie w kierunku wprost przeciwuym do tego, co dotychczas głosili i czynili. To też ta prawda życiowa znalazła wyraz w przysłowiu, a najświeższe jej potwierdzenie zauważyliśmy przy przypadkowem omawianiu awansu automatycznego. Postulat takiego awansu pracownicy państwowi wysuwali od pierwszej chwili powstania Państwa Polskiego. Niestety nie znalazł on poparcia w Sejmie względem wszystkich kategoryj pracowników państwowych, (Otrzymali go n. p. nauczyciele szkół powszechnych). Przeciwnikami awansu aut. byli głównie posłowie, którzy w pracowniku państwowym widzieli „czynownika“, dopomagającego sobie w życiu łapownictwem i kradzieżą. Kwestji automatyki nie zrozumieli również i sami pracownicy państwowi, co do urzędów dostali się dopiero w Polsce, albo jako pracownicy b. zaboru rosyjskiego nie zaznali dobrodziejstw tego awansu i nie mieli wyrobionego poglądu na stosunki służbowe w zachodnich państwach Europy. Zasada automatycznego awansu zyskiwała jednak coraz więcej zwolenników. i oto w jedenastym roku istnienia Państwa Polskiego żądanie automatyki wysunięto na ostatnim Ogólnym Kongresie pracowników państwowych imieniem wszystkich zrzeszeń. Zdawałoby się, że wobec tego między pracownikami państwowymi nie znajduje się obecnie nikt, ktoby nie pragnął takiego awansu. Niestety — są jeszcze podobne jednostki. Pocieszamy się tylko, iż tych przeciwników jest niedużo. Niedawno mieliśmy właśnie sposobność zetknąć się z kolegami, którzy potępiają awans automatyczny. To panowie, co dotarli do wysokich stanowisk tylko dzięki temu awansowi. Dziś go zwalczają, chociaż niedawno jeszcze byli jego zwolennikami. Dla nich obecnie awans automatyczny niepotrzebny, bo zaszli tak daleko, gdzie wyżej awansu już niema, a o awans dla innych dbać nie potrzebują. Urząd przyniósł im widocznie „nowy rozum“, zwłaszcza wobec przełożonych, którzy awansu automatycznego nie znali.

„Hamulec bezpieczeństwa“.

Jest to kolejowy dziwoląg językowy. Co on hamuje? Widocznie hamuje bezpieczeństwo, a nie pociąg, skoro się nazywa hamulcem bezpieczeństwa.

Czy nie byłoby rozsądniej nazwać go hamulcem doraźnym lub hamulcem w razie niebezpieczeństwa?

Radjo na usługach kolei.

Dyrekcja Kolejowa w Krakowie zaprowadziła na stacji krakowskiej na próbę głośniki, przy pomocy których zapowiada się w poczekalniach w westybulu odjazdy pociągów. Próba nie wypadła pomyślnie i ktoś z podróżnych w następujący sposób skrytykował głośniki w „Kurjerze Radjowym“ Nr. 48:

„Kochany Kurjerku! Okres prób instalacyj głośników dla informowania podróżnych o odjazdach pociągów na dworcu kolejowym w Krakowie chyba minął? Niestety, dzikie, niezrozumiałe bełkotanie, wydobywające się z głośników trwa dalej! Co warta taka instalacja? Po co drażni się takiemi ryczeniami czekających na dworcu podróżnych, skoro niema z tego żadnej korzyści? Miarodajne czynniki nie słyszały tych ryków? Niechaj posłuchają i coś nareszcie zarządzą! Podróżny“.

Zdaniem naszem należałoby zbadać przyczynę złego funkcjonowania głośników, a może udałoby się usunąć niedomagania i zatrzymać w użyciu nowoczesny sposób informowania publiczności.

Pociągi ratunkowe i biurokratyzm.

„Krakowski Ilustrowany Kurjer Codzienny“ zamieścił pod powyższym tytułem następujący artykuł o pogotowiu ratunkowem na kolejach:

Pomysły biurokratyczne mają tę cechę, że są kosztowne, i nawet wtedy, gdy chcą być odzwierciedleniem potrzeb życiowych — są oderwane od życia.

Te uwagi przyszły nam na myśl przy czytaniu następującego zarządzednia władz kolejowych:

Oto na większych stacjach mają stale dyżurować pod parą pociągi ratunkowe, składające się z wagonu sanitarnego z salą operacyjną, wagonu z przyrządami do podnoszenia i naprawiania wagonów, wagonu ślusarskiego, oraz wagonu dla personalu.

Na wypadek katastrofy pociąg z najbliższej stacji postojowej wyruszy natychmiast na miejsce. W pociągach ratunkowych będą stale dyżury, by na wypadek konieczności wyjazdu personal był zawsze w komplecie. Pociąg ratunkowy będzie przepuszczany przed innymi.

Zarządzenie wynika niewątpliwie z najlepszych intencyj. Po jednej czy drugiej katastrofie nadeszły do ministerstwa skargi, iż pomoc się opóźniła. I oto referent, czy referenci, za-

miast zbadać przyczyny opóźnienia pomocy, wynikające z takich czy innych błędów organizacyjnych, stwarzają sobie raz na zawsze formulkę, tworzą nową przegródkę: pociągi sanitarne stale pod parą.

Biurokracja nie myśli o tem, że takie zarządzenie pociąga za sobą dwa skutki ujemne: materjalne i moralne.

Pomyślmy sobie, ile będzie kosztowało utrzymywanie stałe pod parą kilkunastu pociągów sanitarnych na terenie Rzeczypospolitej, ilu ludzi będzie marnotrawiło swój czas, dyżurując w oczekiwaniu... katastrofy.

Skutek moralny natomiast wygląda następująco: przeciętny obywatel pomyśli sobie niewątpliwie, że te katastrofy muszą się zdarzać codziennie, skoro ministerstwo komunikacji tworzy instytucję specjalnych, stale do wyjazdu gotowych pociągów sanitarnych. Odstrasza to tylko od jazdy kolejami.

Wkońcu jeszcze jedna uwaga: jeżeli też koniecznie mają być takie pociągi sanitarne, gotowe w każdej chwilj do odjazdu, to czyż nie lepiej, aby to były pociągi motorowe, które każdej chwili można puścić z miejsca, nie zużywając bezpotrzebnie przez rok cały (dniem i nocą) paliwa i nie niszcząc w ten sposób lokomotyw?

Pieniądze się znalazły!

Krak. „Ilustr. Kurjer Codzienny", zaatakował niedawno krakowskiego Dyrektora Kolei Państw.. wytykając mu rozmaite niedomagania w kolejnictwie i zarzucając mu „brak serca" dla Krakowa. Między innemi sprawami wskazał I. K. C. na brak dachu peronowego na krakowskim dworcu zachodnim, co naraża podróżnych w razie deszczu na zmoknięcie. Widocznie ktoś z redakcji I. K. C. wybrał się za gratisowym biletem w podróż bez parasola i trochę się mu za kołnierz nalało, więc zadzwonił z tego powodu w wielki dzwon redakcyjny, zapominając, że tak samo leje się podróżnym za kołnierz na dworcach w Warszawie, Radomiu, Lublinie i t. d. — Atak I. K. C. odniósł szybki skutek. Pomimo chronicznego braku kredytu na usunięcie wielu znaczniejszych niedomagań, pieniądze na dach peronowy w Krakowie nagle się znalazły i dach ten jest już na wykończeniu. Podobno koszta tego dachu wynoszą 200,000 złotych, a dworzec zachodni jest tylko prowizorycznym!

„Zawiadowca".

W Polskiem kolejnictwie napotkać można dużo dziwolągów językowych. Do takich dziwolągów należy nazwa zawiadowca. Słowo to nie określa dokładnie osoby, stojącej na czele urzędu (stacji). Zawiadowcą jest bowiem każdy pracownik na stacji kolejowej, bo zawiaduje czemś, mając powierzoną jakąś gałąź służbową. Skoro istnieje Zarząd stacji, to ten, który ów zarząd sprawuje, nazywa się „zarządcą, a nie zawiadowcą.

Biura statystyczne w pociągach kolejowych.

Kierownikiem pociągów na P. K. P. przydzielono obecnie rozmaite prace statystyczne do wykonania podczas jazdy pociągów. Prace te oddziaływują niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu, bo kierownik zamiast uważać na sygnały, bawi się w statystyka. Do licznych wykazów statystycznych ma przybyć wkrótce kierownikom pociągów jeszcze jeden wykaz, dotyczący statystyki o przewozie drobnicy w wagonach zbiorowych.

Maluczko, a będziemy musieli pisać o „szkodnikach statystycznych".

„Działki robocze".

Zapytasz czytelniku, co to za kwiatek i w którym ogródku się urodził? — Znajdziesz go w pewnym Okręgu, gdzie nastają rządy i obyczaje wschodnie. Kamienie hektometrowe i kilometrowe nie wystarczają już do dokładniejszego określenia granicy, po którą ma sięgać praca na odcinku drogowym. więc ustawia się żelazne tablice z napisem: „Działka robocza Nr... od km... do km...". Jest to nowy rodzaj niepotrzebnych wydatków. Choćaż źle się wyraziliśmy: Jest to nowy rodzaj oszczędności na P. K. P. *I. N. R.*

„Złote myśli".

Nasza umysłowość w udoskonalonym przez wszystkich zawodzie, wysila się niezmużenie nad kwestją coraz to korzystniejszego rozwoju kolejnictwa, problemu komunikacyjnego przy... coraz to gorszych warunkach egzystencji i pracy dla siebie samej.

* * *

Im więcej lojalności. zaparcia się i pracy inteligenta kolejowego dla dobra Państwa, tem więcej los, pomnażający dochody innym, staje się naszą... igraszką!

* * *

...Były wprawdzie poważne nadwyżki budżetowe, które należało uruchomić w poważniejszych inwestycjach i to natychmiast w r. 1929, powiedział jeden... gdyż inaczej opinja obywatelska mogła nas postawić pod scianką — lecz żywić urzędników państwowych obietnicami, kiedy Skarb.. pusty a jakakolwiek podwyżka uposażeń pracowników państwowych stała się w najbliższym terminie nierealną, byłoby niegodnem i nieuczciwem, a ja do tego ręki nie przyłożę... powiedział drugi. I tak obaj sprawie urzędniczej serdecznie oddani, nic ukochanym młodszym kolegom nie dali z powodu... sprzeczności poglądów.

* * *

...Lekkomyślne trwonienie pieniędzy w okresie, gdy na każdym kroku wskazaną jest oszczędność, musi się napiętnować, zwłaszcza, gdy chodzi o sfery, mające być przykładem dla innych — powiedziało M. K. i utworzyło... Dyrekcję Warsztatów głównych P. K. P. z siedzibą w Warszawie.

* * *

Musimy wobec nakazu wyższych władz skarbowych, zwłaszcza Ministerstwa, wydatki swoje ścieśnić, orzekli w grudniu ur. radcy samorządowi stryjskiego Magistratu i uchwalili sobie 13-tą pensję.

Nam chodzi przecież o dobro starych weteranów kolejowych i kolegów naszych w zawodzie, twierdzili posłowie-kolejarze, tudzież referenci w M. K.... i dali wymrzeć z głodu prawie wszystkim emerytom kolejowym b. państw zaborczych.

* * *

Kolejarze, to druga armja, rzekł raz w parlamencie wysoki reprezentant narodu i Państwa, nie mniej ofiarna, patrjotyczna i dzielna jak pierwsza.. i polecił udekorować przyznanemi odznaczeniami i medalami piersi... ogrodników!

* * *

Musimy popierać tylko swoich, zauważył zarząd Orbisu... i oddał sprzedaż biletów kolejowych w miastach... grejzlernikom.

Erka.

Przy otrzymywaniu poborów sprawdź, czy potrącono Ci wkładkę do Z. U. P., gdyż tylko członek, nie mający przerw w opłatach, korzysta ze świadczeń Związkowych.

Ś. † P.

FELIKS KRAJEWSKI
st. asesor
zmarł dnia 10. stycznia 1930 r.
w Słotwinie-Brzesku.
Cześć Jego pamięci!

Ś. † P.

LEONARD WITOLD HACZEWSKI
em. st. asesor D. O. K. w Stanisławowie
zmarł dnia 11 stycznia 1930 roku.
Cześć Jego pamięci.

RÓŻNE WIADOMOŚCI

Pożegnanie zacnego Kolegi.

Dnia 4 stycznia b. r. przyszło nam znowu pożegnać prawego i dzielnego pracownika P.K.P. oraz Kochanego i Zacnego Kolegę, p. o. zastępcę Naczelnika Wydz. Ruchu, Kierownika Działu I/3 w lwowskiej Dyr. Okr. K. P. **Stanisława Szafrana.**

Po 36-letniej pracy zawodowej odszedł na własną prośbę w pełni sił i zdrowia w zasłużony stan spoczynku.

Przy licznym udziale kolegów, zebranych w uroczyście przybranej sali, przemówił do odchodzącego w serdecznych słowach Dyrektor K.P. inż. Prachtel Morawiański, potem Naczelnik Wydziału Ruchu p. inż. Tarwid, wreszcie Prezes naszego Związku kol. Trześniowski.

Wszyscy mówcy podnosili wysokie zalety kol. Szafrana, Jego obowiązkowość, twardą i wytrwałą pracę, przymioty osobiste i niezwykłą koleżeńskość, życząc Mu jak najlepszych i najdłuższych wywczasów po sumiennie wykonanej pracy.

Kol. Szafran dziękował ze wzruszeniem za tyle objawów sympatji i życzliwości, stwierdzając, że odchodzi bez żalu za urzędem, **z żalem jedynie za kolegami**, z którymi pragnie nadal pozostać w łączności na terenie Związkowym. ,,Miejcie mnie w życzliwej pamięci — prosił — tak, jak ja was na zawsze w pamięci zachowam''..

Tego samego dnia wieczorem odbyła się dalsza (nieoficjalna) część tej uroczystości w hotelu Krakowskim, gdzie Kol. Szafran spędził kilka godzin wśród grona bliższych kolegów i podwładnych na swobodnej, miłej pogawędce — urozmaicanej muzyką i złotym humorem kol. Bartla, zawiadowcy stacji Lwów-Podzamcze.

Zebranie to przeciągnęło się w miłym nastroju do godz. 2-ej. **Gm.**

„Biuletyn urzędniczy“ Warszawa, listopad — grudzień 1929 r. Nr. 11 — 12, czołowe czasopismo urzędnicze, poświęca obszerny zeszyt (32 stron) najaktualniejszym zagadnieniom zawodowym i ogólno-państwowym: najpierw kilka ważnych i trafnych uwag „O Kongresie“, poczem Dr. Kazimierz Windakiewicz pisze: „O urzędach honorowych i zawodowych“, Dr. Stanisław Okęcki: „Jeszcze o roli prawników w administracji państwowej“. „Ważne zagadnienia reformy podatkowej porusza S. W. w artykule p. t.: „Non multa, sed multum“. R. Hausner pisze „W sprawie“ „Zbioru Praw“, opracowywanego przez Komisję dla Usprawnienia Administracji“. Andrzej de Berier Longchamps porusza „Problem właściwego typu urzędnika państwowego“, Esteka w dalszym ciągu przedstawia „Ustawy uposażeniowe“, tym razem austrjacką. A. K. słusznie nawołuje „Przeprzeć listy starszeństwa“ wobec orzeczenia N. T. A. z 13. XII. 1928. Jerzy Wengierow: „Ustawodawstwo o ruchu zawodowym w świetle problemów konstytucyjnych“, Delta dopomina się ulgi dla urzędników w teatrach i t. p., gdyż bez podniety trudno pracować“. E. Czajkowski „O współpraeę bibljotek urzędów państwowych. Poczem następuje obfity „przegląd prasy“ sprawy organizacyjne, książki nadesłane i t. d. Należy podnieść, że redakcja w tym zeszycie otworzyła nowy dział „Quaestiones“, w którym poddaje dyskusji problemy administracyjno-prawne. zaczynając od sprawy odwołań w zestawieniu z akcją dekoncentracyjną. Jak z powyższego przedstawienia widać, zeszyt ten. ze wszech miar ciekawy, powinien wzbudzić jak najszersze zainteresowanie. Warszawa — Kredytowa 16 m. 25.

Wkrótce zacznie wychodzić w Przemyślu dwutygodnik informacyjno-gospodarczy p. t.: „INFORMATOR“. — Czasopismo to jako fachowe, a zatem bezpartyjne, służyć będzie całemu społeczeństwu. Adres redakcji: Przemyśl, ul. Potockiego 10 (Telefon Nr. 260), administracji: ul. Mickiewicza 15 (Telefon Nr. 490).

Kol. Traczewski Jakób złożył na ręce Wiceprezesa Z. O. we Lwowie kol. Łuceka 139 zł., które tenże przeznaczył na cele samopomocy kol. Z. O.

Dnia 11. stycznia b. r. Zarząd Ogniska K. P. W. Lwów urządził w sali warsztatów głównych obok dworca „Gwiazdkę“ dla dzieci kolejarzy. W sali pięknie przystrojonej w choinki i barwne festony, zebrały się liczne rzesze dziatwy kolejarskiej w towarzystwie rodziców.

Do zebranych przemówił prezes Ogniska P. Stanisław Łucek — podkreślając w przystępnej swadzie znaczenie tradycyjnej „Gwiazdki“ dla dziatwy polskiej w wyzwolonej Ojczyźnie, krystalizując również wzniosłą ideję i cele Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. Po przemówieniu amatorski zespół kolejarzy z Siemianówki odegrał „Jasełka“. Iście ludowy charakter sztuki dał naturalne obrazy wiejskiej szopki, przy udziale pasterzy, trzech królów, Heroda, aniołów i żywego Dzieciątka w żłóbku. Pracę reżyserską poświęcił bezinteresownie obyw. Synakiewicz Władysław, członek Zarządu Ogniska K. P. W. Lwów. W antraktach przygrywała orkiestra 40 pp. dzięki ofiarności D-cy Pułku. Wkońcu nastąpiło rozdanie książeczek i łakoci między wszyskie dzieci obecne na sali.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Kol. Erka Artykułu „Anielskie nici“ z powodów natury zasadniczej nie możemy umieścić w „Czasopiśmie“.

Kol. G. P. Artykuł zawiera sporo trafnych i cennych uwag, lecz jest przesadnie rozwlekły, na czem tylko całość cierpi. Z tych też przyczyn niestety nie skorzystamy tym razem z materjału, nie chcąc czynić w nim zbyt wielu skreśleń i poprawek. Artykuły dla „Czasopisma“ nie powinny przekraczać 140 wierszy druku, t. j. 1-nej strony i — o ile możności — mają być zwięźle i treściwie ujęte.

P. T. Bibljoteka Jagiellońska

Stacja

Kraków

W Pan

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

ADRESY POSZCZEGÓLNYCH ZARZĄDÓW OKRĘGOWYCH Z. U. P.

ZARZĄD OKRĘGOWY LWÓW, ul. Kętrzyńskiego 32, I p. (prezes Kuźniarz Karol, kierownik Dz. Wydz. VII.)

ZARZĄD OKRĘGOWY KRAKÓW, kol. Gądek Stanisław, asesor D. O. K. P. Kraków, Wyział IV.

ZARZĄD OKRĘGOWY STANISŁAWÓW, kol. Skowyra Franciszek, kierownik Działu D. O. K. P. Stanisławów Wydz. V.

ZARZĄD OKRĘGOWY GDAŃSK, kol. Waisman Wincenty, st. asesor D. O. K. P. Gdańsk, Wydz. Eksploatacji.

ZARZĄD OKRĘGOWY POZNAŃ, kol. Winter Edmund, zastępca naczelnika Wydz. V. D. O. K. P. Poznań.

ZARZĄD OKRĘGOWY KATOWICE, kol. Varhely Włodzimierz, naczelnik Wydz. VII. D. O. K. P. Katowice.

Zmiany w powyższych adresach będą każdorazowo podawane do wiadomości kolegów.

Skutki pauperyzacji

rzesz urzędniczych:

a) **Obdłużenie dochodzące u 80% pracowników do wysokości 6-miesięcznej pensji.**

b) **Odpływ sił zdolniejszych i energiczniejszych do innych warsztatów pracy.**

c) **Obniżona wydajność pracy.**

d) **Demoralizacja i korupcja przejawiająca się w formach wstrząsających tragizmem.**

e) **Następstwa ogólno-gospodarcze, wyrażające się w spadku siły konsumpcyjnej społeczeństwa.** Tu przypomnieć należy, że etatowych pracowników państw. jest w Polsce 233.941, pozostałych około 170.000, co łącznie z rodzinami daje **przeszło 1,700.000 osób, żyjących w stałym niedostatku.**

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**